



# *Prefeitura Municipal de Taubaté*

## *Estado de São Paulo*

**LEI Nº 5.668, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2021.**

**Autoria: Prefeito Municipal**

**REGULAMENTA PLANO DE AÇÃO PELO DECRETO Nº 15.402/22**

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Taubaté (PlanMob/Taubaté), e estabelece as diretrizes para o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TAUBATÉ

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprova e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I - DA ABRANGÊNCIA, CONCEITO, PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DO PLANMOB/TAUBATÉ**

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Taubaté através do Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob/Taubaté, em observância às disposições da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Orgânica do Município e Lei Complementar nº 412, de 12 de julho de 2017 - Plano Diretor Físico do Município de Taubaté, e suas alterações.

§ 1º Para fins desta Lei, a Mobilidade Urbana é entendida como um atributo a bens e pessoas referente às suas necessidades e deslocamentos, considerando a dimensão do espaço urbano e a complexidade de atividades nele desenvolvidas, de modo a assegurar qualidade e a melhor relação custo-benefício socioeconômico e ambiental possível.

§ 2º O PlanMob/Taubaté é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que visa ao acesso universal à cidade em consonância aos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano estabelecidas na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

§ 3º São partes integrantes da presente Lei o Anexo I - Plano Estratégico e o Anexo II - Projeto de Requalificação Viária e Socioambiental.

Art. 2º O PlanMob/Taubaté é fundamentado nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal e equidade no uso dos serviços e espaços públicos de circulação, vias e logradouros;



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

II - circulação urbana eficiente e segura em uma cidade sustentável em termos ambientais e socioeconômicos;

III - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

IV - gestão democrática e controle social do planejamento e revisão das ações de mobilidade urbana.

Art. 3º Sem prejuízo das diretrizes previstas na Lei Federal nº 12.587, de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Lei Complementar nº 412, de 2017 - Plano Diretor Físico do Município de Taubaté, o PlanMob/Taubaté se orienta pelas seguintes diretrizes:

I - organização e estruturação do sistema viário e de transporte de forma a estimular processos de ocupação do território socialmente justos e sustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico, inclusive mediante a contenção do perímetro urbano municipal e da implantação de loteamentos desassociados da mancha urbana consolidada;

II - compatibilização e complementariedade entre a política de mobilidade e a política de desenvolvimento urbano municipal e respectivas políticas setoriais de habitação, desenvolvimento econômico e social, saneamento ambiental e uso do solo dispostas na Lei Complementar nº 412, de 2017 - Plano Diretor Físico do Município de Taubaté, e suas alterações;

III - priorização dos modos de transportes não motorizados, dos serviços de transporte público coletivo e de alternativas tecnológicas de transporte e materiais sustentáveis adequadas ao contexto municipal e de baixo consumo energético;

IV - criação de arranjos institucionais voltados ao planejamento e gestão coordenada, participativa e contínua do sistema de mobilidade urbana;

V - ampliação das condições de complementariedade física e funcional entre a infraestrutura de circulação e de transporte existente entre as áreas urbanas e rurais, de maneira a estimular e fortalecer dinâmicas socioeconômicas;

VI - incentivo à integração entre os subsistemas de mobilidade intramunicipais e intermunicipais, de maneira a estimular a municipalização e regionalização de processos produtivos e sociais;

Art. 4º São objetivos do PlanMob/Taubaté:





## *Prefeitura Municipal de Taubaté*

### *Estado de São Paulo*

I - orientar a gestão e o planejamento do Sistema de Mobilidade Urbana Municipal, entendido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantem o deslocamento de pessoas e cargas no território municipal;

II - integrar o território municipal mediante a estruturação física e funcional do sistema viário municipal consolidado bem como do sistema viário a ser projetado em direção aos eixos de desenvolvimento e expansão municipal;

III - implantar e qualificar redes, infraestruturas e equipamentos voltados ao estímulo de dinâmicas urbanas nas centralidades e subcentralidades dos bairros, sejam elas culturais, comerciais ou recreativas, por meio do fomento aos modos ativos e da melhoria das condições de acessibilidade a essas áreas;

IV - garantir o pleno desenvolvimento das funções da cidade no que compete à mobilidade urbana, em consideração às características inerentes a cada região do município, em atenção às diferentes características territoriais, estágios de desenvolvimento, uso do solo predominante e demais fatores econômicos, sociais e ambientais preponderantes;

V - criar instrumentos de viabilidade para redução da circulação de veículos motorizados individuais e de veículos de carga nas áreas urbanas consolidadas, mediante a implementação de restrições, soluções alternativas e da determinação de contrapartidas sociais;

VI - atenuar os impactos negativos decorrentes das altas taxas de motorização, incentivando os modos não motorizados e motorizados coletivos, bem como da circulação de veículos de carga e carroças;

VII - reestruturar as dinâmicas atuais que geram conflitos modais no sistema viário do município e incentivar o uso de modais não motorizados;

VIII - estruturar espaços institucionais participativos que garantam a operacionalização e monitoramento articulado e estratégico do PlanMob/Taubaté, bem como estabelecer instrumentos legais e reguladores para sua implantação;

IX - estabelecer projeto unificado e padronizado de ordenação espacial e adequação das calçadas nas áreas já urbanizadas garantindo as condições de acessibilidade;

X - criar planos especiais e específicos de mobilidade no centro urbano e no centro histórico, minimizando a circulação de veículos motorizados e seus impactos, promovendo a



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

segurança ao cidadão, estimulando a mobilidade ativa e garantindo a preservação de bens tombados.

Parágrafo único. No cumprimento dos princípios, diretrizes e objetivos desta Lei Ordinária, bem como das estratégias, objetivos e ações do PlanMob/Taubaté, o Poder Executivo deverá considerar os impactos de qualquer natureza em serviços, equipamentos e infraestrutura já existentes, adotando previamente as correspondentes medidas de mitigação.

### CAPÍTULO II - DA GESTÃO E PLANEJAMENTO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Art. 5º Considerando as diretrizes e objetivos dispostos nesta Lei, fica estabelecido no Anexo I desta Lei o Plano Estratégico, composto por seis estratégias orientadoras das ações dos agentes públicos e privados no que tange à mobilidade urbana do município de Taubaté, cada qual composta de propostas específicas visando a sua consecução.

Parágrafo único. São estratégias do PlanMob/Taubaté:

I - integração espacial do território urbano: dotar o sistema viário municipal de complementaridade física e funcional, como forma de integração do município, considerando o desafio do espraiamento longitudinal entre as barreiras físicas, ampliar a acessibilidade à Área Central, induzir a formação de novas centralidades e melhorar a articulação entre o sistema viário consolidado e os novos vetores de desenvolvimento urbano;

II - ampliação da infraestrutura para os modais não motorizados: implantar e qualificar redes, infraestruturas e equipamentos voltados ao estímulo de dinâmicas urbanas nas centralidades e subcentralidades dos bairros, sejam elas culturais, comerciais ou recreativas, por meio do fomento aos modos ativos e da melhoria das condições de acessibilidade a essas áreas;

III - equalização da operação e acessibilidade do sistema viário: garantir o pleno desenvolvimento das funções da cidade no que compete à mobilidade urbana, em consideração às características inerentes a cada região do município, em atenção às diferentes características territoriais, estágios de desenvolvimento, uso do solo predominante e demais fatores econômicos, sociais e ambientais preponderantes;

IV - fomento à migração modal: criar instrumentos de viabilidade para redução da circulação de veículos motorizados individuais e de veículos de carga, mediante a





## *Prefeitura Municipal de Taubaté*

### *Estado de São Paulo*

implementação de restrições, soluções alternativas e da determinação de contrapartidas sociais; atenuar os impactos negativos decorrentes das altas taxas de motorização, incentivando os modos não motorizados e motorizados coletivos;

V - organização das dinâmicas de circulação: reestruturar as dinâmicas atuais que geram conflitos modais no sistema viário do município, mitigando impactos negativos gerados pela circulação de veículos de carga e carroças, além de repensar o desenho viário como forma de incentivar o uso de modais não motorizados;

VI - aperfeiçoamento da gestão integrada da mobilidade urbana: reorganizar as funções do corpo técnico municipal para a operacionalização do PMMU e para a implementação das ações nele propostas, de forma articulada, estratégica e participativa, além de construir instrumentos legais e reguladores para sua implantação; considerar as capacitações das secretarias e aplicar ações integradas, com o suporte de um sistema unificado.

Art. 6º Visando a consecução da estratégia de Integração Espacial do Território Urbano, são definidas as seguintes propostas:

I - realização de melhorias viárias prioritárias: oferecer maior segurança viária e mitigar gargalos de fluidez no trânsito, por meio de obras de infraestrutura viária e de obras de arte;

II - ampliação de travessias para pedestres nas barreiras: criar condições satisfatórias de infraestrutura, acessibilidade, sinalização e segurança viária para a travessia de eixos rodoviários e linha férrea dentro do perímetro urbano, tendo como prioridade os pedestres;

III - implantação de travessias e conexões cicloviárias: criar condições satisfatórias de infraestrutura, acessibilidade e de sinalização para a travessia de vias principais dentro do perímetro urbano e transposição da linha férrea, priorizando ciclistas e garantindo conexões no município;

IV - reestruturação do sistema de transporte público: dar diretrizes para o desenvolvimento do planejamento de itinerários do transporte coletivo pelo poder público, com participação do operador privado, através de diretrizes para a revisão da Rede de Linhas do Sistema de Transporte Público no Município de Taubaté, que deve ser revisto em sede de atualização do contrato de concessão vigente em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587, de 2012;



## *Prefeitura Municipal de Taubaté*

### *Estado de São Paulo*

V - integração dos sistemas de mobilidade: promover a melhoria das condições físicas e funcionais, assim como a fluidez dos deslocamentos por diferentes modais;

VI - requalificação das vias em função da hierarquia viária: estabelecer hierarquização do sistema viário, em função do volume de pessoas, da divisão modal e das características de ocupação do solo, contemplando os modos não motorizados e os coletivos;

VII - determinação do procedimento para licenciamento de empreendimentos Polos Geradores de Tráfego (PGTs): criar regulamentação que forneça diretrizes para a implantação de empreendimentos públicos e privados que representem impactos sobre a circulação, incluindo a obrigação de obras complementares para mitigar seus impactos;

VIII - implantação de vias estruturais: propor alternativas de circulação estrutural no município, de forma independente das Rodovias que cruzam a área urbana do município.

Art. 7º Visando a consecução da estratégia de Ampliação da Infraestrutura para Modais Não Motorizados, são definidas as seguintes propostas:

I - implantação de rede pedonal acessível: estabelecer parâmetros para a qualificação da infraestrutura de apoio aos deslocamentos a pé, por meio da indicação de diferentes tipologias e conceitos para trechos específicos, abrangendo deslocamentos longitudinais e transversais;

II - implantação do sistema de informação ao pedestre: complementar o sistema de informação ao pedestre a fim de estimular os deslocamentos a pé, principalmente na região central, fomentando assim o turismo e comércio de rua;

III - consolidação e ampliação da rede cicloviária: implantar infraestrutura cicloviária adequada à realização de deslocamentos por bicicleta, dotada de condições de segurança, conectividade e conforto;

IV - implantação de elementos de apoio ao uso da bicicleta: auxiliar no uso da bicicleta como meio de transporte, por meio da disponibilidade de locais para guarda dos veículos e de viabilização da intermodalidade;

V - implantação de sinalização indicativa: facilitar a identificação das vias mais adequadas para os ciclistas, em relação aos pontos de interesse, às vias com menor declividade e à existência de infraestrutura adequada;

VI - elaboração de programas de incentivo ao uso de bicicleta: realizar campanhas e atividades que divulguem a cultura da bicicleta e atraia novos adeptos;





## *Prefeitura Municipal de Taubaté*

### *Estado de São Paulo*

VII - viabilização de vagas vivas (parklets): estimular a permanência de pedestres nos espaços públicos, aumentando a seguridade das ruas e estimulando a redução de velocidade dos automóveis.

Art. 8º Visando a consecução da estratégia de Equalização da Operação e Acessibilidade do Sistema Viário, são definidas as seguintes propostas:

I - qualificação da infraestrutura das vias rurais: requalificar as estradas rurais que pertencem à zona urbana, como forma de incentivar o uso dessas áreas já ocupadas, evitando o espraiamento;

II - ampliação de acesso e universalização do Serviço de Transporte Público: ampliar acessos dos usuários às informações sobre itinerários e horários do Sistema de Transporte Público no Município de Taubaté e aos pontos de venda para aquisição de créditos eletrônicos;

III - ampliação e integração de rede de transporte público para atendimento de escolares: mapeamento de demanda e adequação da rede de transporte público para atendimento de escolares, conectando a área rural com as instituições de educação;

#### **IV - VETADO.**

V - compatibilização do plano de alargamento com as demandas existentes: priorizar o alargamento de calçadas como forma de estimular os modais não motorizados, atendendo a demanda e compatibilizando com o fluxo de pedestre e potencial de subcentralidade para o município de Taubaté;

VI - organização do trânsito de veículos por propulsão humana: viabilizar a circulação de recicláveis e entulhos veículos por propulsão humana sem prejuízo para a fluidez de trânsito;

VII - assegurar a sustentabilidade econômico-financeira das redes de transporte público coletivo: planejamento e implantação de mecanismo que vise angariar receitas públicas e privadas para destinação exclusiva a equipamentos, serviços e infraestruturas de transporte público coletivo, com prioridade para os serviços essenciais comprovadamente deficitários.

Art. 9º Visando a consecução da estratégia de Fomento à Migração Modal, são definidas as seguintes propostas:



## *Prefeitura Municipal de Taubaté*

### *Estado de São Paulo*

I - implantação de ruas exclusivas para a circulação de pedestres: implantar vias de acesso exclusivo para pedestres, tanto oficialmente quanto esporadicamente, a partir de demandas observadas na dinâmica do município, dentro da Região Central, como forma de dar continuidade à infraestrutura pedonal já existente;

II - adequações viárias para segurança dos pedestres: reorganizar a divisão modal do espaço viário de circulação, por meio de provisão de infraestrutura para o pedestre, de forma segura e confortável, principalmente na área central e nas subcentralidades.

III - priorização do transporte público coletivo na rede viária: garantir a eficácia do transporte público coletivo no uso da rede viária, especificamente em vias de maior carregamento, destinando faixas exclusivas e prioritárias à circulação de veículos operantes no Sistema de Transporte Público no Município de Taubaté;

IV - implantação de medidas de moderação do tráfego na região central: incentivar o deslocamento da população no centro do município a pé e por bicicleta, por meio da redução da velocidade veicular.

Art. 10. Visando a consecução da estratégia de Reorganização das Dinâmicas de Circulação, são definidas as seguintes propostas:

I - restrição da circulação de veículos de carga: minimizar o impacto da circulação de veículos de carga no sistema viário municipal, a partir da restrição de locais e horários de circulação dos grandes caminhões;

II - reformulação de cruzamentos e intersecções viárias: diminuir conflitos viários por meio de projetos de cruzamentos ou de implantação de semáforos em intersecções;

III - reestruturação de pontos de paradas: reestruturar os espaços de embarque e desembarque do transporte coletivo, a fim de garantir o conforto e a disponibilidade de informações necessárias aos usuários do sistema, principalmente aqueles afastados da região central;

IV - ampliação e diferenciação das áreas de estacionamento rotativo: desestimular o estacionamento de longa permanência em vagas públicas, a partir do estabelecimento de normas para sua utilização;

V - incentivo à implantação de bolsões de estacionamento: viabilizar a circulação a pé no centro e nas subcentralidades e reduzir a demanda por estacionamentos nas vias, a partir da provisão de bolsões de estacionamentos privados próximos às áreas.





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

Art. 11. Visando a consecução da estratégia de Aperfeiçoamento da Gestão Integrada da Mobilidade Urbana, são definidas as seguintes propostas:

I - elaboração e acompanhamento dos indicadores de mobilidade urbana: monitorar a implementação do Plano de Mobilidade quanto à operacionalização das propostas e estratégias, e seus resultados em relação às metas, medindo assim a eficiência das ações previstas;

II - criação de banco de dados unificado: organizar, atualizar e sistematizar todas as informações existentes a respeito do sistema viário municipal, em função da criação de uma base de dados municipais sobre mobilidade urbana;

III - ampliação de fontes de investimentos em mobilidade urbana: mapear continuamente novas oportunidades de financiamento, onerosas e não onerosas, que possam constituir fontes de recursos para a mobilidade, assim como de oportunidades de parceria entre o setor público e o privado;

IV - organização orçamentária dos recursos de mobilidade urbana: elaborar diretrizes para a elaboração do planejamento orçamentário municipal, visando garantir condições para a implementação da política de mobilidade urbana municipal segundo seus princípios, diretrizes e objetivos;

V - gestão integrada de mobilidade urbana: fortalecer a equipe técnica municipal responsável por gerir, planejar e regular os sistemas de mobilidade, por meio da capacitação do corpo técnico para atuação na implementação das ações e políticas previstas;

VI - acompanhamento e monitoramento de empreendimentos Polos Geradores de Tráfego (PGTs): monitorar os empreendimentos PGTs, exigir e implantar medidas para mitigação dos impactos.

Art. 12. A Secretaria de Mobilidade Urbana publicará em até cento e oitenta dias após a promulgação desta Lei Ordinária o Plano de Ação, com o detalhamento das propostas para consecução de cada uma das estratégias definidas neste caput.

Parágrafo único. O Plano de Ação que trata o caput do art. 12 será objeto de audiências públicas específicas e conterá o detalhamento das ações das propostas de cada uma das estratégias, identificando as abordagens temáticas, os objetivos, níveis de viabilidade, cronograma, domínios, descrição, critérios de implantação e os respectivos mapeamentos.



# *Prefeitura Municipal de Taubaté*

## *Estado de São Paulo*

### CAPÍTULO III - DO SISTEMA DE MOBILIDADE

#### **Seção I - Do Sistema Viário**

Art. 13. A rede de vias urbanas do Município de Taubaté é composta por vias de trânsito rápido ou expressas, arteriais, coletoras, subcoletoras e locais, nos termos da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e do Anexo I da Lei Complementar nº 412, de 2017 e suas alterações.

§ 1º Os parâmetros de hierarquia viária são aqueles definidos no Plano Diretor Físico do Município de Taubaté e suas alterações e deverão ser observados na implantação de novas vias urbanas, através de parcelamentos do solo.

§ 2º Nos projetos de requalificação e de alargamento das vias urbanas existentes, os parâmetros serão definidos pela Secretaria de Mobilidade Urbana, em função das particularidades específicas, considerando as questões técnicas relacionadas, tais como topografia e ocupações existentes.

Art. 14. As exigências de alargamento e/ou prolongamentos estabelecidas por decretos de utilidade pública para melhoria do sistema viário, definidas pelo grupo viário e cadastradas junto ao Setor de Topografia da Secretaria de Planejamento (SEPLAN), bem como aquelas instituídas pelo Projeto de Requalificação Viária e Socioambiental constante no Anexo II desta Lei, compõe em sua totalidade o Plano Básico de Alargamento Viário do Município de Taubaté.

§ 1º Os alargamentos deverão ter a sua pertinência e/ou adequação atestada mediante parecer técnico da Secretaria de Mobilidade Urbana.

§ 2º As faixas de alargamento inicialmente cadastradas poderão ser eventualmente alteradas ou dispensadas desde que tecnicamente justificado pela Secretaria de Mobilidade Urbana.

§ 3º As faixas de alargamentos e/ou prolongamentos deverão ser reservadas com faixa *non aedificandi* que serão oportunamente desapropriadas pela municipalidade, por valor simbólico, ou será exigida a execução das obras viárias a título de contrapartida de empreendimento Polo Gerador de Tráfego - PGT.

#### **Seção II - Do Plano Cicloviário**

Art. 15. Para consecução das diretrizes referentes à priorização dos modais não motorizados, são propostas do Plano Cicloviário do Município de Taubaté:





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

I - implantar a rede cicloviária for fases, priorizando as vias coletoras e arteriais;

II - adequar acessos nas transposições das rodovias e da ferrovia, de forma a garantir a segurança dos ciclistas e a fluidez do tráfego;

III - readequar a infraestrutura existente, de maneira a incentivar o uso de bicicletas e garantir sua conectividade aos demais modais.

Parágrafo único. O detalhamento do Plano Cicloviário constará no Plano de Ação a ser regulamentado pelo Poder Executivo, conforme art. 12 desta Lei.

### CAPÍTULO IV - DO MONITORAMENTO DO PLANMOB/TAUBATÉ

Art. 16. O monitoramento da implementação deste PlanMob será realizado pela Secretaria de Mobilidade Urbana que deverá:

I - divulgar a execução orçamentária no que diz respeito aos recursos municipais destinados à mobilidade;

II - elaborar projetos e buscar financiamentos e recursos orçamentários provenientes de programas estaduais e federais, bem como de linhas de financiamento internacionais, visando ao incremento dos investimentos nas ações voltadas à melhoria da mobilidade urbana;

III - promover discussões com grupos público-privado, oriundos de pessoas físicas e/ou jurídicas, de formação multidisciplinar para análise crítica e em busca da melhoria contínua;

IV - garantir a efetiva participação da sociedade civil nos debates e decisões referentes à implementação do PlanMob/Taubaté;

V - divulgar e discutir com a sociedade civil eventuais revisões e adequações das propostas;

VI - definir os índices de monitoramento e acompanhar a eficácia das ações, em busca do aperfeiçoamento e da melhoria contínua.

Parágrafo único. O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano - CMDU e o Conselho Municipal de Transporte Coletivo - CMTC deverão monitorar e acompanhar a implementação das ações previstas no PlanMob/Taubaté, bem como participar do processo para sua revisão, através de reuniões convocadas especificamente para esses fins.




# *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

## CAPÍTULO V - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 17. O PlanMob/Taubaté deverá ser revisto pelo Poder Executivo, pelo menos a cada dez anos, mediante processo amplo e participativo.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Taubaté, 16 de novembro de 2021, 382º da Fundação do Povoado e 376º da elevação de Taubaté à categoria de Vila.

  
**JOSÉ ANTONIO SAUD JUNIOR**  
Prefeito Municipal

  
**TIAGO OLIVEIRA DIAS**

Secretário de Mobilidade Urbana

Publicada na Secretaria de Governo e Relações Institucionais, 16 de novembro de 2021.

**JOSÉ AFONSO LOBATO**  
Secretário de Governo e Relações Institucionais

  
**PAULO DE TARSO CABRAL COSTA JUNIOR**  
Diretor do Departamento Técnico Legislativo





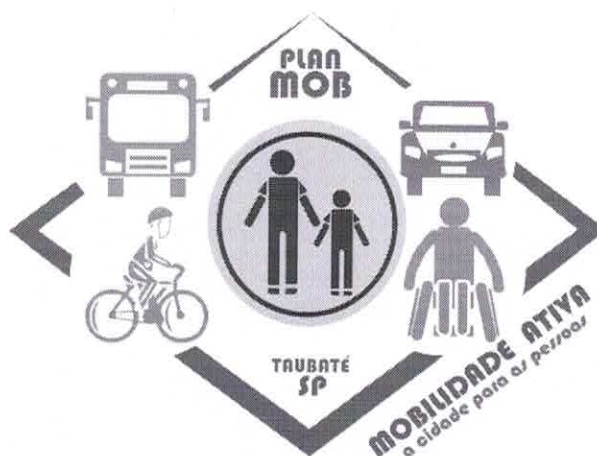
*Prefeitura Municipal de Taubaté*  
*Estado de São Paulo*

LEI Nº 5.668 /2021

Autoria: Prefeito Municipal

**ANEXO I**

**PLANO ESTRATÉGICO**





# *Prefeitura Municipal de Taubaté*

## *Estado de São Paulo*

### **1- INTRODUÇÃO:**

O primeiro Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Taubaté foi elaborado em 2015, pelo Poder Executivo Municipal, a fim de sanar as questões estruturais latentes no município. Este resultou na previsão de diversas medidas imediatas nos sistemas viários e de transporte público, que vem sendo implementadas nos últimos anos. Esse plano não foi objeto de lei municipal naquela ocasião, tendo em vista que o Plano Diretor Físico do Município de Taubaté estava sendo revisado e este foi publicado através da Lei Complementar nº 412, de 12 de julho de 2017.

A revisão do PMMU compilou e revisou as ações propostas naquele momento, além de outros estudos e projetos em andamento, e foi elaborado em observância às disposições da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Orgânica do Município e Lei Complementar nº 412, de 12 de julho de 2017 - Plano Diretor Físico do Município de Taubaté, visando o acesso universal à cidade em consonância aos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano estabelecidas na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade.

O presente documento tem como objetivo unificar e direcionar as estratégias para planejamento das ações da mobilidade urbana para os próximos 10 anos, abordando os diversos temas a ela relacionados, inclusive aspectos de gestão. Este trabalho é resultado do diagnóstico, do prognóstico e dos processos participativos, e apresenta a síntese das análises e das estratégias propostas.

### **2- METODOLOGIA**

O processo metodológico utilizado para a elaboração das propostas foi desenvolvido segundo o objetivo de permitir a hierarquização das propostas, a atribuição de responsabilidades, a complementariedade das ações e a espacialização das soluções. Foram realizadas seis audiências públicas, e todas as contribuições da sociedade civil foram analisadas, respondidas e consideradas, garantindo assim um processo amplo e participativo.

#### **2.1- Temas das propostas**

As propostas das estratégias foram elaboradas e organizadas segundo temas, estes relativos aos modais, aos instrumentos de gestão e aos regulamentos, normas e marcos jurídicos, sendo:





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

- **Sistema viário:**

Inclui as propostas relacionadas à infraestrutura viária, à sinalização de trânsito, à fiscalização viária, à forma de ocupação das vias e às regulamentações sobre a circulação.

É identificado pela sigla: SV.

- **A pé:**

Inclui as propostas que têm os pedestres como principais beneficiados, porém não se restringe a estes. A importância deste tema está na priorização destas formas de deslocamento, em atendimento às diretrizes do PNMU. Estas propostas podem ser diretamente relacionadas a outros modais ou a questões de gestão, visto que os pedestres possuem flexibilidade maior para a intermodalidade.

É identificado pela sigla: AP

- **Bicicleta:**

Trata-se de propostas que beneficiem o ciclista, incluindo-os na integração viária como um todo. Este tema também se relaciona diretamente com as diretrizes do PNMU, e distingue-se das propostas pedonais pelo potencial e desafios já existentes no município, uma vez que há infraestruturas já consolidadas e em fase de implantação. As propostas se relacionam aos outros modais e estimula o potencial intermodal, ainda que necessite de medidas de transformação da cultura de trânsito.

É identificado pela sigla: BI

- **Transporte público:**

Diz respeito aos transportes de caráter público, portanto inclui os meios de transporte por terra e sobre pneus regulamentados pela municipalidade nas modalidades convencional e complementar, e aos equipamentos de apoio a operação do sistema de transporte coletivo, tais como terminais, pontos de ônibus, sistemas de informação e etc.

É identificado pela sigla: TP

- **Veículos particulares:**

Trata dos veículos motorizados individuais, automóveis, motos e motocicletas, além dos veículos compartilhados, aplicativos, táxi e mototáxi.

É identificado pela sigla: VP



# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

- **Transporte de Carga:**

Trata sobre a gestão e a normatização da circulação de veículos de carga no sistema viário municipal e de suas demandas operacionais, relativas aos procedimentos de carga e descarga e de escoamento de produção.

É identificado pela sigla: TC

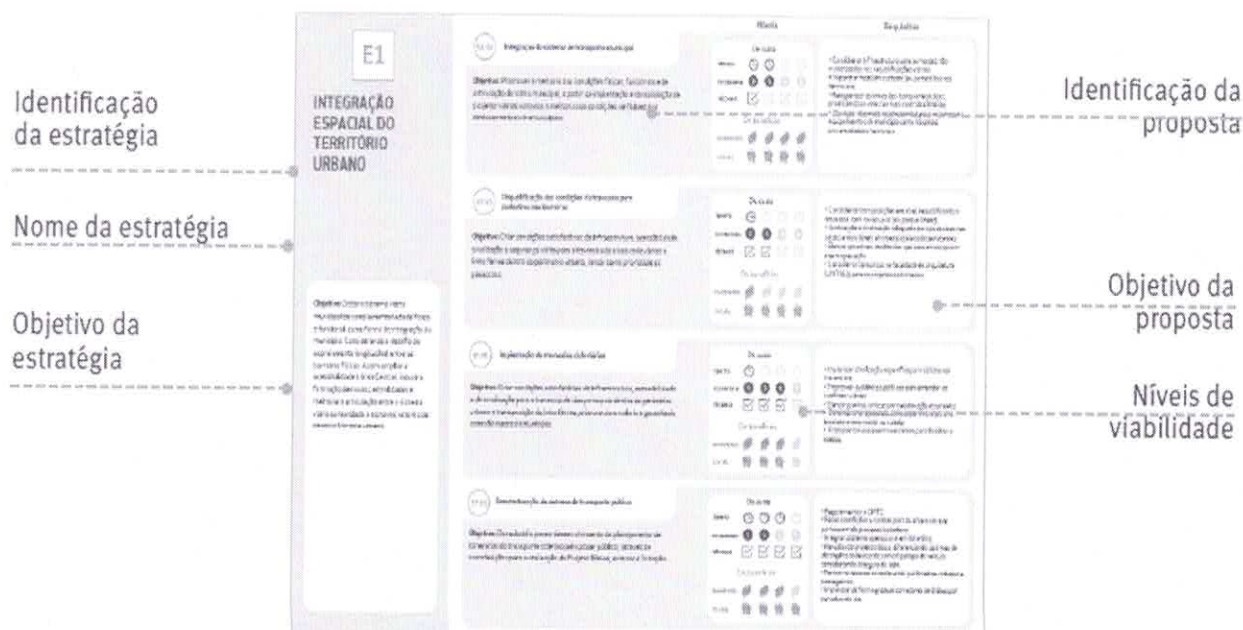
- **Gestão da Mobilidade:**

Aborda as questões gerais no aspecto de gestão da mobilidade, estimulando uma base institucional que funcione de maneira integrada, principalmente em ações relacionadas este tema, uma vez que o aspecto normativo do município já é consolidado.

É identificado pela sigla: GM

## 2.2- Organização das propostas

As propostas são organizadas em fichas e segundo estratégias e são referentes aos principais objetivos do plano de mobilidade. Por sua vez, as propostas dizem respeito ao tratamento prioritário de temas específicos, que são indicados por siglas no topo das fichas. Portanto, é possível compreender as propostas do plano de mobilidade a partir de duas perspectivas: estratégica e temática.







## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **2.3- Níveis de viabilidade da proposta**

Estes quadros referem-se à análise da viabilidade da proposta. Eles são relativos entre si, ou seja, são utilizados para a comparação entre uma proposta e outra. Têm como objetivo pautar as decisões políticas para a priorização de execução das propostas.

Para compreender os níveis de impacto, estes foram classificados de 1 a 4, identificados de acordo com a quantidade de símbolos preenchidos (em laranja), como pode ser visto no exemplo abaixo:



Assim, pelo exemplo acima, o nível de impacto é classificado como 2, uma vez que possuem 2 símbolos preenchidos.

Os níveis de impacto dividem-se em dois grandes grupos: NÍVEIS DE CUSTO, relativo ao nível de dificuldade de implementação da proposta em vista do custo, tempo para execução e capacidade técnica operacional demandada; e NÍVEIS DE BENEFÍCIOS, relativo aos impactos e benefícios que cada proposta deve trazer quando implementada em vista do benefício ambiental e social associado. Para cada tipo de nível de impacto foi determinado um símbolo adequado e para cada classificação destes foi especificado o seu significado, assim:

- **NÍVEIS DE CUSTO:**

#### **Tempo de implementação:**

- 1: Tempo para regularização, regulamentações e ajustes.
- 2: Tempo para obras ou execução de curto prazo (pequenas alterações);
- 3: Tempo para obras de médio prazo (alterações na infraestrutura ou na operação do serviço);
- 4: Tempo para obras de médio e longo prazo (construção de novas infraestruturas).

#### **Custo direto de implementação:**

- 1: Custo de organização e de mobilização dos atores;
- 2: Custo com compra de material ou equipamento de baixa complexidade;
- 3: Custo para execução de infraestrutura ou compra de equipamento de média complexidade;
- 4: Custo para execução de infraestrutura complexa e obras de grande impacto.



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **Custo de capacidade de operação:**

- 1: Baixa capacidade de operação (sem necessidade de especialista e baixo envolvimento da equipe interna).
- 2: Exige média capacidade de operação (sem necessidade de especialista e médio envolvimento da equipe interna);
- 3: Exige média capacidade de operação (necessidade de consultoria externa e alto nível de envolvimento da equipe interna);
- 4: Exige alta capacidade de operação (necessidade de especialista externo ou nova contratação e alto nível de envolvimento da equipe interna);

### • **NÍVEIS DE BENEFÍCIOS:**

#### **Benefícios para o meio ambiente:**

- 1: Pequenas melhorias das condições ambientais urbanas;
- 2: Mitigação do impacto do sistema (indução de pequenas melhorias);
- 3: Mitigação do impacto do sistema (indução de médias melhorias);
- 4: Mitigação do impacto do sistema (conservação e preservação).

#### **Benefícios sociais:**

- 1: Benefícios localizados (pequenas melhorias sociais);
- 2: Benefícios localizados (melhorias sociais médias e grandes);
- 3: Benefícios amplos (ações de grande impacto social e econômico na escala dos bairros e distritos);
- 4: Benefícios amplos (ações de grande impacto social e econômico na escala municipal e intermunicipal).

### **2.4- Cronograma e domínios**

O horizonte temporal de elaboração do PMMU é de 10 anos, portanto foi identificado qual cenário desejado para a mobilidade no ano de 2031. As propostas foram então espacializadas em cronogramas anuais, considerando:

- Curto Prazo: 2021 – 2023;
- Médio Prazo: 2024 - 2027 e
- Longo prazo: 2028 - 2030.





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

O cronograma é apresentado para cada ação, de acordo com domínios:

- Planejamento
- Implantação
- Gestão
- Monitoramento

O domínio gestão se organiza de maneira mais complexa pois aborda temas que concerne a mais de um setor, muitas vezes dentro da mesma proposta, enfatizando a necessidade de consolidar um sistema integrado de gestão para que seja viabilizado a fase propositiva.

O envolvimento de diferentes setores institucionais, legitimam o plano como algo que pertence à cidade e não apenas a uma esfera, somado ao processo aberto de participação e consulta pública. Desta maneira, é determinante para a viabilização do plano que haja articulação entre os agentes envolvidos.

### **3- Diretrizes**

As diretrizes constituem as bases da construção e da elaboração dos conteúdos apresentados neste relatório, portanto, constituem valor referencial para a elaboração das estratégias, das propostas e das ações, assim como de seus desdobramentos.

Nelas estão contidos os direcionamentos que nortearam o processo de tomada de decisão, isto é, de estruturação do raciocínio implícito em cada proposição apresentada.

Elas fornecem informações preliminares sobre o tratamento de todos os aspectos dos quais tratará o Plano Mobilidade Urbana do Município de Taubaté (PlanMob Taubaté), em todos os seus níveis de abrangência.

#### **3.1- Diretrizes Ambientais**

Os elementos que constituem o sistema de mobilidade acompanham, normalmente, o avanço das atividades humanas sobre o território. No entanto, este processo apresenta alguns conflitos em relação à preservação dos recursos naturais, pois pode significar supressões de vegetação nativa, descaracterização de biomas ou interferências na rede hidrológica.

A ocupação urbana do município de Taubaté, conforme demonstrou o diagnóstico, teve como base a ocupação espalhada do território, esta resultou em um baixo padrão de densidade populacional e na consecutiva expansão da zona urbana.

Em contrapartida, a tendência de concentração de estabelecimentos comerciais, serviços e equipamentos públicos foi perpetuada.



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

Essa conjuntura teve como principal consequência o aumento do tempo e das distâncias necessárias para a realização de deslocamentos cotidianos, tal como os motivados por atividades de estudo e de trabalho, esses, por sua vez, tornaram-se mais custosos e poluentes, dado o aumento da utilização de modos motorizados, sobretudo os individuais: motos e carros.

### **Relações entre a mobilidade e o meio ambiente**

Por diferentes fatores, podemos associar a questão da mobilidade às questões relacionadas ao meio ambiente. Por exemplo, a circulação de pessoas e de cargas, inerente às cidades e aglomerações urbanas, exige destinação de espaço para o deslocamento, para o estacionamento e a guarda dos veículos, o que ocupa grandes parcelas do território (cerca de 20% em um traçado urbano reticulado), portanto menor densidade construtiva e maiores impactos ambientais. Pode-se observar, por exemplo, que o setor de transportes é um dos principais responsáveis pela emissão de Gases de Efeito Estufa (GEEs) no mundo.

Em relação às formas de deslocamento no Brasil, seguindo tendências internacionais, optou-se pela priorização dos deslocamentos rodoviários, baseados em veículos sobre pneus (carros e caminhões), que circulam sobre pavimento asfáltico. Esta combinação é danosa por diversos motivos, dos quais se destaca a alta participação do transporte rodoviário na emissão de poluentes.

Além disso, este modelo gera a necessidade de vastos espaços viários destinados aos veículos individuais motorizados, devido à baixa taxa de ocupação destes em relação aos outros meios de transporte – por exemplo, a média de ocupação de um automóvel em São Paulo é de 1,4 pessoas, o que significa que mais de 60% dos veículos transportam apenas uma pessoa.

Ao longo dos últimos 50 anos, nos quais as cidades foram se transformando para comportar cada vez mais veículos, notou-se que o aumento da oferta de espaços de circulação gera ainda mais demanda, portanto os espaços disponíveis nunca são suficientes para atender ao crescente tráfego, tornando as cidades insustentáveis, visto que o espaço de expansão é finito e que maior dispersão urbana gera mais custos e danos.

A partir desses dados, entende-se que a reversão dos padrões vigentes depende do tipo de desenvolvimento municipal adotado. A adoção de um modelo mais ou menos sustentável será preponderante para o equilíbrio das relações sociais, ambientais e econômicas, portanto, de acordo com as diretrizes da PNMU.

### **Desenvolvimento de urbanismo tropical sustentável**

Assim como na mobilidade, os modelos de ocupação do território que vêm sendo aplicados na cidade têm como base os modelos internacionais de países da Europa, e principalmente dos EUA. Estes modelos não foram totalmente adequados aos padrões climáticos locais, predominantemente tropicais, e em





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

geral não consideram diversas especificidades nos modos de vidas das pessoas, influenciados pelo contexto ambiental, geográfico e histórico.

Entende-se que há a necessidade do desenvolvimento de modelos de urbanismo diretamente relacionados ao nosso território, considerando os materiais disponíveis na região, necessidades específicas, potencialidades e dificuldades inerentes ao local, de forma a ser ambientalmente e culturalmente sustentável.

No caso da mobilidade, é necessário pensar nas dinâmicas de deslocamentos, inclusive nas reprimidas, na cultura e nas potencialidades de uso do espaço público, e no contexto econômico da cidade.

### **3.2- Diretrizes Socioeconômicas**

Além de amparar as necessidades de deslocamentos das populações, umas das funções essenciais da mobilidade urbana é a de criar interfaces de interação entre os atores sociais no espaço urbano. Isso se dá a partir da criação de pontos de visibilidade social, que permitem que pessoas situadas em diferentes camadas socioeconômicas possam encontrar-se e relacionar-se durante o uso dos diferentes sistemas de infraestrutura e serviços ofertados à população.

Entre os ganhos sociais associados à ampliação das condições de acessibilidade à infraestrutura viária e transporte público, está a ampliação das condições de acesso à cidade, pela democratização do uso de equipamentos públicos, de áreas de lazer, das vias urbanas, e do patrimônio natural.

Por meio do desenvolvimento da mobilidade é também possível criar novas dinâmicas de emprego, de maneira direta e indireta, pela prestação de serviços de mobilidade urbana ou na realização de atividades complementares.

Desta forma, o desenvolvimento da infraestrutura urbana assume o papel de indução do desenvolvimento socialmente justo, integrado e sustentável.

#### **Estruturação de cadeias sociais e econômicas**

A mobilidade urbana pode constituir um mecanismo de fomento à construção de cadeias socioeconômicas, sobretudo quando se tem como referência o impacto que a oferta inadequada de condições de transporte e infraestrutura possuem sobre a viabilidade econômica de uma série de atividades.

O desenvolvimento urbano das cidades brasileiras é, em geral, pautado na relação centro – bairros, nas quais o desenvolvimento e as atividades de comércio e serviços é concentrado na região central. Esta relação, embora minimize os esforços para a manutenção da região mais favorecida, obriga que haja deslocamentos longos para a realização da maioria das atividades cotidianas, que por sua vez dissipa a necessidade de infraestruturas e serviços de transporte por todo o território urbanizado. Quando a oferta de transporte não é suficiente para atender a esta demanda, a questão do acesso à mobilidade torna-se potencializadora das desigualdades sociais – quem tem mais acesso à mobilidade pode usufruir mais da



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

cidade e de seus equipamentos, podendo ter maior flexibilidade e portanto mais possibilidades de empregos ou estudos, por exemplo.

Sendo assim, é necessário que o planejamento urbano dê assistência às relações bairro-centro já consolidadas e com carência de conexões. A médio prazo, é essencial que se pense no desenvolvimento das demais localidades para que se tornem mais autônomas, o que não significa necessariamente dar as mesmas condições e características do centro a estas, mas entender suas potencialidades e tratá-las de forma integrada, em rede de relações econômicas, culturais e sociais.

### **Democratização do acesso à mobilidade**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) tem como duas de suas diretrizes a “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” e a “equidade no uso do espaço público de circulação de vias e logradouros”.

Para planejar as prioridades na distribuição territorial e modal de forma justa e democrática, é importante considerar que cada modo de transporte possui diferentes características e impactos no espaço e na sociedade, dentre os quais destacamos:

- acessibilidade financeira - quanto maior, melhor;
- acessibilidade física e espacial - quanto maior, melhor;
- capacidade de interação urbana - quanto maior, melhor;
- nível de emissão de poluentes per capita - quanto menor, melhor;
- nível de impacto durante o processo de produção do veículo – quanto menor, melhor.

É importante considerar também que as demandas aferidas em determinado momento são consequência da oferta e das políticas públicas vigentes. Portanto, o território deve ser planejado considerando também as demandas reprimidas e as mudanças de comportamento esperadas.

### **3.3- Diretrizes de Integração Regional**

Ao lado das questões de interesse e de responsabilidade prioritariamente municipais, como a provisão de infraestrutura de mobilidade adequada à realização de deslocamentos intraurbanos, figuram os vínculos sociais, econômicos e ambientais que existem entre duas ou mais unidades administrativas.

Estas questões são igualmente fundamentais para a definição de estratégias de planejamento da mobilidade, de maneira que a análise e a ponderação desses elos permite uma análise integrada da dinâmica dos deslocamentos urbanos, que considera a escala local e regional, inerentes à constituição histórica, social e econômica das aglomerações urbanas.





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **Planejamento regional integrado**

A ampliação das possibilidades de integração dos municípios pelo uso de meios de transporte motorizados coletivos constitui uma potencialidade, que deve ser estimulada e reforçada através da disponibilidade de equipamentos de transporte que beneficiem a operação dos serviços de transporte de passageiros e favoreçam a integração modal. É importante, também, assegurar instrumentos de gestão integrados para a viabilização de ações com esse direcionamento, tendo em vista que muitas decisões dirão respeito a mais de um município.

### **3.4- Relação com a Política de Desenvolvimento Urbano**

O Plano de Diretor Estratégico é o principal instrumento urbanístico previsto no Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de junho de 2001. É responsável por traçar diretrizes para o desenvolvimento urbano, contemplando as áreas rurais, as florestas, as comunidades tradicionais, as áreas de preservação ambiental, os recursos hídricos, entre outros. Portanto, esta ferramenta permite que os entes municipais atuem sobre as áreas urbanas de maneira ativa, disciplinado e ordenando o desenvolvimento urbano e prezando pela função social da terra e pelo direito à cidade.

### **Planejamento setorial integrado**

A definição de instrumentos de participação social é importante para garantir o envolvimento dos diversos agentes impactados no processo de planejamento da mobilidade urbana. É necessário entender a dimensão de cada instrumento de participação disponível, bem como sua capacidade de promover engajamento, visando o pleno exercício da democracia participativa.

Para isso, entende-se que o conjunto de interações entre a sociedade civil e o Poder Público não deve ter apenas caráter consultivo, mas também de decisão e de monitoramento dos serviços de utilidade pública. No que diz respeito ao PlanMob Taubaté, entende-se como prioritária a descentralização dos espaços de consulta e de tomada de decisão para que a participação da sociedade de forma ativa reverta-se em importantes ganhos, associados à legitimação da ação pública.

### **3.5- Participação Continuada**

Como continuidade às questões apresentadas na Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade, foi sancionado em 10 de julho de 2001. Ele estabelece normas de ordem pública e de interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

O Capítulo IV do Estatuto trata da Gestão Democrática da Cidade, e apresenta os seguintes instrumentos:



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;

IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Apesar do embasamento legal preexistente é ampla a discussão entre os planejadores e gestores sobre as melhores formas de garantir a participação abrangente, democrática e efetiva. Há diversos estudos a respeito, ilustrando que os processos participativos são um dos grandes desafios do planejamento urbano atual.

É importante então que, além dos eventos participativos previstos para a elaboração dos planos municipais, haja outras formas de discussão, capacitação e de consultas de opinião mais frequentes e dinâmicas, integradas ao cotidiano da população e mais próximas de suas realidades. Com o objetivo de democratizar as tomadas de decisões e o acesso à informação.

#### **4 - ESTRATÉGIA 01: Integração Espacial do Território Urbano**

Objetivo: Dotar o sistema viário municipal de complementariedade física e funcional, como forma de integração do município. Considerando o desafio do espraiamento longitudinal entre as barreiras físicas. Assim, ampliar a acessibilidade à Área Central, induzir a formação de novas centralidades e melhorar a articulação entre o sistema viário consolidado e os novos vetores de desenvolvimento urbano.

Contextualização: Mobilidade é um conceito utilizado para tratar de forma abrangente dos deslocamentos de pessoas, bens e mercadorias. Seu uso se justifica pelo fato de que o ato de ir e vir é muito mais do que se deslocar de um ponto a outro, tendo profunda relação com a organização social, política e cultural dos lugares. Para dar conta dessa complexidade a mobilidade integra um sistema composto de várias partes (redes estruturais), sendo elas:

- Rede estrutural de mobilidade a pé;
- Rede estrutural de mobilidade por bicicleta;
- Rede estrutural de mobilidade por transporte coletivo;
- Rede estrutural de mobilidade de abastecimentos e cargas;
- Rede estrutural de mobilidade de coleta de resíduos;
- Rede estrutural de mobilidade de veículos motorizados; e
- Rede estrutural de mobilidade geral.



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

As redes estruturais são compostas por elementos de infraestrutura, equipamentos, dispositivos de sinalização e outros elementos que possibilitam que as pessoas se desloquem no território, urbano ou rural, de acordo com as demandas físicas e funcionais dos modais, e como escolhem para fazer os seus deslocamentos cotidianos ou sazonais. Portanto, a ausência ou a deficiência de uma integração tende a acarretar na ineficiência do sistema de mobilidade como um todo, visto o caráter sistêmico das redes.

O aumento de deslocamentos feitos por modos não motorizados, além de sinalizar mudanças no padrão de mobilidade da população, alerta para a necessidade de adequação da infraestrutura, a fim de torná-la mais atrativa e evitar mudanças na matriz modal que podem incorrer no aumento dos níveis de poluição atmosférica e sonora; de ocorrências de trânsito, de congestão do sistema de circulação já saturado.

A base dessa estratégia está relacionada ao sistema viário como um todo, e se subdivide entre ações relacionadas a rede pedonal; cicloviária, do transporte público e na revisão dos parâmetros da hierarquia viária, ou seja, incentivo às subcentralidades como estímulo ao adensamento da cidade, dessaturação do fluxo em direção ao centro e incentivo a caminhabilidade urbana.







**Integração dos sistemas de mobilidade**  
(SV.02)

**Objetivo:** Promover a melhoria das condições físicas e funcionais, assim como a fluidez dos deslocamentos por diferentes modais.

**Revisão de parâmetros da hierarquia viária**  
(SV.03)

**Objetivo:** Estabelecer hierarquização do sistema viário, em função do volume de pessoas, da divisão modal e das características de ocupação do solo, contemplando os modos não motorizados e os coletivos.

**Determinação de contrapartidas para PGT's**  
(GM.01)

**Objetivo:** Criar legislação regulamente e fornecer diretrizes para a implantação de empreendimentos públicos e privados que representem impactos sobre a circulação, incluindo a obrigação de obras complementares para mitigar o problema.

**Implantação de vias estruturais**  
(SV.04)

**Objetivo:** Propor alternativas de circulação estrutural no município, de forma independente da Rodovia Dutra.

**Ações**

	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
A1: Implantar paraciclos e bicicletários nos terminais	Alto		
A2: Divulgar alternativas de rotas intermodais por aplicativos como o CittaMobi	Alto		
A3: Realizar obras de adequações viárias para compatibilização dos modais	Alto	Alto	
A4: Executar intervenções permanentes		Alto	Alto

**Matriz de Impacto Ambiental e Social**

	De custo	De benefícios
TEMPO	Alto	Alto
ECONOMIA	Alto	Alto
TECNICA	Alto	Alto
AMBIENTAL	Alto	Alto
SOCIAL	Alto	Alto





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **5- ESTRATÉGIA 02: Ampliação da infraestrutura para os modais não motorizados**

Objetivo: Implantar e qualificar redes, infraestruturas e equipamentos voltados ao estímulo de dinâmicas urbanas nas centralidades e subcentralidades dos bairros, sejam elas culturais, comerciais ou recreativas, por meio do fomento aos modos ativos e da melhoria das condições de acessibilidade a essas áreas.

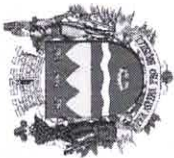
Contextualização: O padrão de implantação, ampliação e extensão da malha viária do município de Taubaté é fruto da forma como o tecido urbano da cidade se desenvolveu, portanto foi embasado na contínua expansão do perímetro urbano motivado pela implantação de loteamentos residenciais, tendo como principal resultado a indução do crescimento urbano espraiado, ultrapassando as barreiras físicas. Em paralelo, por razões históricas, a Área Central do município é aonde se concentra os estabelecimentos comerciais e de serviço; serviços públicos e equipamentos urbanos de interesse público, e por isso o município criou uma dependência em relação ao centro.

O principal sintoma da consolidação desse binômio - relevância da Área Central e expansão contínua do perímetro urbano - é a saturação da infraestrutura, dada a incidência de demandas de deslocamentos concentradas – territorialmente e temporalmente -, agravadas pela alta taxa de motorização, e a oferta desigual de infraestrutura de mobilidade, visto o descompasso entre a expansão da mancha urbana e a ampliação da oferta de infraestrutura de mobilidade e de transporte.

Além disso, é importante ressaltar que as intervenções a serem realizadas devem ser direcionadas segundo as prioridades estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em conformidade com o artigo 6º, parágrafo II, aonde prioriza-se os modais não motorizados, ou seja, a bicicleta e o pedestre.

Para isso estabelece-se três diretrizes: ampliar, adaptar e readequar, de forma que as obras de implantação de infraestrutura cicloviária e de requalificação de calçada na área central, sejam incorporados à uma rede unificada, garantindo acessibilidade e conexão por boa parte do perímetro urbano, de maneira segura e confortável. Os espaços públicos devem ser adaptados para atender aos modais ativos, associados à um sistema de sinalização apropriado para a escala do pedestre e programas de incentivo. Assim, readequa-se a infraestrutura já existente para que se torne parte consolidada da rede como um todo.





# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

AMPLIAÇÃO DE INFRAESTRUTURA PARA MODAIS NÃO MOTORIZADOS									
Níveis		Ações							
Implantação de rede pedonal acessível		Ações							
AP.02	Objetivo: Estabelecer parâmetros para a qualificação da infraestrutura a partir de apoio aos deslocamentos a pé, por meio da indicação de diferentes tipologias e conceitos para trechos específicos, abrangendo deslocamentos longitudinais e transversais.	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo
TEMPO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ECONOMIA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TECNICA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMBIENTAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SOCIAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ampliação do sistema de informação ao pedestre		Ações							
AP.03	Objetivo: Complementar o sistema de informação ao pedestre a fim de estimular os deslocamentos a pé, principalmente na região central, fomentando assim o turismo e comércio de rua.	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo
TEMPO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ECONOMIA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TECNICA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMBIENTAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SOCIAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Consolidação de rede cicloviária		Ações							
BL02	Objetivo: Implantar infraestrutura cicloviária adequada à realização de deslocamentos por bicicleta, dotada de condições de segurança, conectividade e conforto.	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo
TEMPO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ECONOMIA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TECNICA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMBIENTAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SOCIAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Implantação de elementos de apoio ao uso da bicicleta		Ações							
BL03	Objetivo: Auxiliar no uso da bicicleta como meio de transporte, por meio da disponibilidade de locais para guarda dos veículos e de viabilização da intermodalidade.	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo	De custo
TEMPO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ECONOMIA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TECNICA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMBIENTAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SOCIAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓







## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **6- ESTRATÉGIA 03: Equalização da operação e acessibilidade ao sistema viário**

Objetivo: Garantir o pleno desenvolvimento das funções da cidade no que compete à mobilidade urbana, em consideração às características inerentes a cada região do município, em atenção às diferentes características territoriais, estágios de desenvolvimento, uso do solo predominante e demais fatores econômicos, sociais e ambientais preponderantes.

Contextualização: O município de Taubaté, no que refere-se ao sistema viário, se desenvolveu entorno do centro histórico, e em função da cultura do uso do veículo particular como principal escolha modal, prejudicando a longo prazo, a acessibilidade no sistema municipal. Em consequência, tal condição impactou no sistema de mobilidade, tanto na operacionalização do sistema de transporte público, quanto na acessibilidade ou conexão entre as vias.

A estratégia relacionada à equalização ao acesso do sistema viário municipal, faz referência às lacunas de infraestrutura. A democratização do acesso à circulação viária é ponto essencial para o equilíbrio da dinâmica municipal, visando priorizar os modais não motorizados e o transporte público, principalmente com a consolidação de uma rede planejada de infraestrutura, que garanta o acesso amplo à todo o município, desde a zona urbana à rural.

A evolução populacional de Taubaté, reflete na tendência da macrozona urbana em expandir em áreas antes rurais, criando um novo cenário de demanda por desenvolvimento do território e estímulo à readequação das vias vicinais, principalmente para o uso do transporte coletivo e, principalmente, escolar.

Esta revitalização também implica no incentivo ao cicloturismo na região e a qualificação do acesso ao centro pelos moradores que habitam essas áreas.

A estratégia aborda ações voltadas exatamente para esse estímulo ao transporte coletivo. Exemplo disso, é a dificuldade relatada pelos moradores referente ao sistema de informação precário. Para o acesso ao itinerário do transporte coletivo, o usuário conta apenas com o aplicativo CittaMobi, que apesar de ser um sistema fácil, não é acessível a todos pois depende do acesso à internet e o porte de um smartphone.

O sistema de transporte coletivo, portanto, apesar de ser uma das principais demandas de organização do sistema, não é o único modal presente nos conflitos viários do município. As carroças - tanto de tração animal como propulsão humana - são vistas como um dos principais problemas de circulação, principalmente na área central.

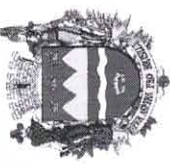




## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

O desajuste apontado, além de prejudicar o desempenho do sistema de mobilidade, induz mudanças no padrão de deslocamento da população, a exemplo na escolha modal, tendo como principal resultado a migração de usuários de modos não motorizados, a pé e bicicleta, para modos motorizados individuais.

Em vista dos cenários descritos, as propostas que constituem essa estratégia visam quatro instâncias: democratizar, acessar, ampliar e organizar, priorizando a implantação de redes estruturais para a indução do desenvolvimento urbano integrado e priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.



# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

E3

EQUALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO E ACESSIBILIDADE AO SISTEMA VIÁRIO

Níveis		Ações			
		2021	2022	2023	2024
Qualificação da infraestrutura das vias rurais SV-06	De custo				
	TEMPO				
	ECONOMIA				
	TÉCNICA				
Objetivo: Requalificar as estradas rurais que pertencem à zona urbana, como forma de incentivar o uso dessas áreas já ocupadas, evitando o espraiamento.	De benefícios				
	AMBIENTAL				
	SOCIAL				
Divulgação de informações aos usuários TP-02	De custo				
	TEMPO				
	ECONOMIA				
	TÉCNICA				
Objetivo: Ampliar o acesso dos usuários às informações sobre itinerários e horários de ônibus	De benefícios				
	AMBIENTAL				
	SOCIAL				
Ampliação e integração da rede de transporte escolar TP-03	De custo				
	TEMPO				
	ECONOMIA				
	TÉCNICA				
Objetivo: Mapeamento de demandas e ampliação da rede e oferta de transporte público escolar, conectando área rural com as instituições de educação, além da implantação de equipamentos adequados.	De benefícios				
	AMBIENTAL				
	SOCIAL				
Redução do trânsito de veículos de tração animal VP-01	De custo				
	TEMPO				
	ECONOMIA				
	TÉCNICA				
Objetivo: Delimitar áreas para a circulação de veículos de tração animal e incentivar a transição para veículos por propulsão humana.	De benefícios				
	AMBIENTAL				
	SOCIAL				

● Planejamento ● Implantação ● Gestão ● Monitoramento





AVENIDA TIRADENTES, 520 – CEP 12.030-180 – TELEFONE PABX (0XX12) 3625.5000



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **7- ESTRATÉGIA 04: Fomento a migração modal**

**Objetivo:** Criar instrumentos de viabilidade para redução da circulação de veículos motorizados individuais e de veículos de carga, mediante a implementação de restrições, soluções alternativas e da determinação de contrapartidas sociais. Atenuar os impactos negativos decorrentes das altas taxas de motorização, incentivando os modos não motorizados e motorizados coletivos.

**Contextualização:** O baixo índice de uso de alternativas de transportes não motorizados e o alto uso de modos de transporte motorizados, carros e motos, implica no padrão de mobilidade da população do município. As principais consequências do avanço da motorização são o aumento da poluição sonora e atmosférica e o acirramento das disputas por espaço viário. Frente a isso, surge a necessidade de criação de instrumentos de adaptações para a minimização de conflitos no sistema de mobilidade e de estímulos à utilização de meio de transporte não motorizados.

As propostas que priorizam a circulação dos modos não motorizados no sistema viário são as diretrizes para o fomento à migração da matriz modal pela população. A demanda por mais calçadas exclusivas para pedestres é perceptível dentro da dinâmica da cidade, principalmente em locais que funcionariam como ampliação das vias exclusivamente pedonais já existentes. A Rua Sacramento, por exemplo, possui largura estreita de leito carroçável e de calçada, e se localiza em local predominantemente utilizado por pedestres por ser uma extensão da Praça Epaminondas (Marco Zero). Desta forma, empiricamente já funciona com o potencial de exclusividade para os pedestres, mas sem a infraestrutura e sinalização adequada para tal.

Da mesma maneira que o município de Taubaté apresenta espaços com potencial para novas áreas de infraestrutura contínua para caminhabilidade, o planejamento viário visaria também adaptar outros espaços para o uso do bicicleta como transporte, assim como a implantação de Zona 30 para os veículos particulares individuais, como forma de estimular um cenário aonde os modais não motorizados são prioridades.

Desta forma, a estratégia também direciona para uma infraestrutura mais democrática, aonde há priorização do transporte coletivo na rede viária e menos capacidade para o tráfego de veículos particulares, de forma que desestimele essa escolha modal pelos taubateanos. Até o vigente momento, a Prefeitura já adotou medidas que seguem essa diretriz ligada a mobilidade, como exemplo disso, medidas de regulamentação do estacionamento rotativo, fechamento da rua aonde ocorre a Feira da Barganha de maneira gradual e algumas em seu entorno imediato como a Rua Cel. Jordão.





# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

E4

FOMENTO À MIGRAÇÃO MODAL

#### AP.05 Implantação de ruas exclusivas para a circulação de pedestres

**Objetivo:** Implantar vias de acesso exclusivo para pedestres, tanto oficialmente quanto esporadicamente, a partir de demandas observadas na dinâmica do município, dentro da Região Central, como forma de dar continuidade à infraestrutura pedonal já existente.

#### AP.06 Adequações viárias para segurança dos pedestres

**Objetivo:** Reorganizar a divisão modal do espaço viário de circulação, por meio de provisão de infraestrutura para o pedestre, de forma segura e confortável principalmente na área central e nas subcentralidades.

#### TP.04 Priorização do transporte coletivo na rede viária

**Objetivo:** Garantir a eficácia do transporte coletivo no uso da rede viária para as vias de maior carregamento, destinando faixas prioritárias aos ônibus.

#### SV.07 Implantação de zona 30 na região central

**Objetivo:** Incentivar o deslocamento da população no centro do município a pé e por bicicleta, por meio da redução da velocidade veicular.

#### Níveis

De custo	TEMPO	ECONOMIA	TECNICA
De benefícios	AMBIENTAL	SOCIAL	

De custo	TEMPO	ECONOMIA	TECNICA
De benefícios	AMBIENTAL	SOCIAL	

De custo	TEMPO	ECONOMIA	TECNICA
De benefícios	AMBIENTAL	SOCIAL	

De custo	TEMPO	ECONOMIA	TECNICA
De benefícios	AMBIENTAL	SOCIAL	

#### Ações

A1: Implantar soluções temporárias, por ações operacionais, conjuntamente com eventos de cultura e lazer

A2: Avaliar impactos juntamente com a sociedade civil

A3: Executar intervenções permanentes nas principais vias

A1: Fazer ampliação das esquinas por meio de sinalização

A2: Implantar 'caminhões omos' nos locais de alto fluxo de pedestres e calçadas insuficientes

A3: Realizar obras definitivas de requalificação viária

A1: Elaborar projetos de faixas prioritárias de ônibus

A2: Realizar implantação preliminar do projeto de faixas de ônibus, por auxílio de operações de trânsito

A3: Implantar faixas de ônibus de forma definitiva

A1: Implantar perímetro de Zona 30

A2: Implantar medidas de moderação de tráfego

A3: Requalificar organização viária dos eixos principais

CURTO PRAZO  
2021  
MÉDIO PRAZO  
2027  
LONGO PRAZO  
2031

Planejamento  
Implantação  
Gestão  
Monitoramento



## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **8 - ESTRATÉGIA 05: Reorganização das dinâmicas de circulação**

**Objetivo:** Reestruturar as dinâmicas atuais que geram conflitos modais no sistema viário do município. Visa mitigar impactos negativos gerado pela circulação de veículos de carga e carroças, por exemplo, além de repensar o desenho viário como forma de incentivar o uso de modais não motorizados.

**Contextualização:** As dinâmicas atuais do município geram conflitos que esta estratégia visa mitigar a partir de ações que abordam três pilares: reestruturação, ampliação e regulamentação. São conceitos já implantados na cidade mas com potencial de acentuar o uso dos transportes não motorizados e, principalmente, minimizar os conflitos entre modais.

O fato da operação de carga e descarga já ser devidamente regulamentado e ativo, transparece no cotidiano a necessidade de se readequar alguns estacionamentos oficiais para os veículos urbanos de carga (VUC), que transportam, por exemplo, alimentos perecíveis e por isso são liberados para circulação fora do horário permitido para as operações, seguindo as normas estabelecidas no Decreto N° 13885, de 26 de Agosto de 2016. Transparece também, a demanda por estruturas normativas para locais exclusivos para o transbordo de carga dos caminhões de médio e grande porte para os VUC's. O transporte coletivo apresenta algumas lacunas que demandam reestruturação, assim como os serviços de transportes individuais públicos, como os táxis e mototáxis. Em relação ao transporte coletivo, a estratégia propõe novas infraestruturas, especificamente de paradas de ônibus, enquanto os serviços de transporte individuais demandam por regulamentações.

Em virtude da reorganização proposta, estabelece-se ao sistema viário a necessidade de reformulação de cruzamentos e intersecções como forma de garantir a segurança dos modais mais vulneráveis perante a hierarquia, como a bicicleta e o pedestre, principalmente com sinalização vertical e horizontal implantadas de maneira contínua nesses entroncamentos, em destaque para as rotatórias.

Além de considerar, como uma ação futura, a implementação da Zona Arco--Íris, ao invés da Zona Azul, como forma de reorganizar as zonas de estacionamento de acordo com a saturação local, em vários pontos estratégicos do município além do centro.

O fato da proposta direcionar a maneira de organização para dinâmicas de circulação vigentes, visa ampliar o potencial do espaço existente para a circulação dos modais ativos





# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

E5		REORGANIZAÇÃO DAS DINÂMICAS DE CIRCULAÇÃO		Níveis		Ações		CURTO PRAZO 7/21		MÉDIO PRAZO 3/27		LONGO PRAZO 26/29	
TC.01	<b>Restrição da circulação de veículos de carga</b> <b>Objetivo:</b> Minimizar o impacto da circulação de veículos de carga no sistema viário municipal, a partir da restrição de locais e horários de circulação dos grandes caminhões.	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	A1:	Sinalizar e divulgar áreas com restrição de cargas, de acordo com horários e tipo de veículos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A2:	Restringir locais para estacionamentos de veículos de grande porte, de acordo com dimensões das vias e uso do solo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A3:	Definir locais apropriados para carga e descarga nas mediações da Zona de Restrição	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A4:	Adequar acessos à rodovia, com dimensões adequadas para caminhões	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
SV.08	<b>Reformulação de cruzamentos e interseções viárias</b> <b>Objetivo:</b> Diminuir conflitos viários por meio de projetos de cruzamentos ou de implantação de semáforos em interseções.	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	A1:	Definir áreas prioritárias de intervenção	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A2:	Realizar projetos, contemplando sinalização para não motorizados	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A3:	Executar obras	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
TP.05	<b>Reestruturação de paradas de ônibus</b> <b>Objetivo:</b> Reestruturar os espaços de embarque e desembarque do transporte coletivo, a fim de garantir o conforto e a disponibilidade de informações necessárias aos usuários do sistema, principalmente aqueles afastados da região central.	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	A1:	Padronizar e implantar modelo de parada de ônibus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A2:	Viabilizar o programa "adote um ponto"	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
VP.03	<b>Ampliação do estacionamento rotativo com zona arco-íris</b> <b>Objetivo:</b> Desincentivar o estacionamento de longa permanência em vagas públicas, a partir do estabelecimento de normas para sua utilização.	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De custo TEMPO ECONOMIA TÉCNICA De benefícios AMBIENTAL SOCIAL	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	A1:	Elaborar projeto básico para aplicação da Zona Arco Iris	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A2:	Publicar decreto com definições	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A3:	Implantar sinalização necessária	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
						A4:	Desenvolver aplicativos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

● Planejamento

● Implantação

● Gestão

● Monitoramento



AVENIDA TIRADENTES, 520 – CEP 12.030-180 – TELEFONE PABX (0XX12) 3625.5000





## *Prefeitura Municipal de Taubaté* *Estado de São Paulo*

### **9- ESTRATÉGIA 06: Aperfeiçoamento da gestão integrada ligada à mobilidade**

Objetivo: Reorganizar as funções do corpo técnico municipal para a operacionalização do PMMU e para a implementação das ações nele propostas, de forma articulada, estratégica e participativa, além de construir instrumentos legais e reguladores para sua implantação. Considerar as capacitações das secretarias e aplicar ações integradas, com o suporte de um sistema unificado.

Contextualização: A estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Taubaté é dada pela Lei Complementar Nº 236/2010 e foi atualizada pela Lei Complementar Nº 433/2018. Nestas são instituídos o organograma vigente, bem como definidas as atribuições inerentes a cada órgão. No que diz respeito a mobilidade urbana, o Artigo 32 do Plano Diretor Físico de Taubaté determina que a gestão de Política Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Taubaté concerne aos órgãos:

- Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB)
- Secretaria de Planejamento (SEPLAN)
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)

Considerando um plano de gestão integrada, toda a estrutura administrativa do município possui um papel de atuação do tema mobilidade. Atualmente, há alguns arranjos institucionais nos quais é possível discutir e tomar decisões de forma participativa sobre temas relacionados à mobilidade urbana, como:

- Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), instituído pelo Plano Diretor Físico de 2011 e oficializado pela Lei Complementar Nº 412/201.
- Conselho Municipal de Transporte Coletivo (CMTC), instituído pela Lei Complementar Nº 110/2004, Nº 124/2005 e alterado pela Lei Complementar Nº 441/2019.

Em virtude disso, essa estratégia aponta a necessidade de ser criada uma base institucional de maneira integrada, como prevista pelo Plano Diretor Físico, uma vez que as propostas referentes a mobilidade exigem diferentes competências.

A estratégia tem por objetivo articular os agentes de maneira funcional para a mobilidade, focando em assistência, fiscalização, acompanhamento e unificação do sistema. As propostas ligadas a esta estratégia visam incorporar responsabilidades relativa a aplicação de instrumentos de planejamento para a melhoria das condições da mobilidade, além de atuar no sentido de estimular sua integração ao planejamento orçamentário.



# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

96

APERFEIÇOAMENTO DA GESTÃO INTEGRADA DA MOBILIDADE

**G04.02** Elaboração e acompanhamento dos indicadores de mobilidade

**Objetivo:** Monitorar a implementação do Plano de Mobilidade quanto à operacionalização das propostas e estratégias, e seus resultados em relação às metas, medindo assim a eficiência das ações previstas.

TEMPO	ECONOMIA	TECNICA	AMBIENTAL	SOCIAL
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**G04.03** Criação de banco de dados unificado

**Objetivo:** Organizar, atualizar e sistematizar todas as informações existentes a respeito do sistema viário municipal, em função da criação de uma base de dados municipais sobre mobilidade urbana.

TEMPO	ECONOMIA	TECNICA	AMBIENTAL	SOCIAL
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**G04.04** Ampliação de fontes de investimentos em mobilidade

**Objetivo:** Mapear continuamente novas oportunidades de financiamento, onerosas e não onerosas, que possam constituir fontes de recursos para a mobilidade, assim como de oportunidades de parceria entre o setor público e o privado.

TEMPO	ECONOMIA	TECNICA	AMBIENTAL	SOCIAL
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**G04.05** Acompanhamento e fiscalização para o planejamento orçamentário

**Objetivo:** Elaborar diretrizes para a elaboração do planejamento orçamentário municipal, visando garantir condições para a implementação da política de mobilidade municipal segundo seus princípios, diretrizes e objetivos.

TEMPO	ECONOMIA	TECNICA	AMBIENTAL	SOCIAL
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Ações

CURTO PRAZO

MÉDIO PRAZO

LONGO PRAZO

A1: Reformular e atualizar indicadores e metas

A2: Aprimorar o sistema COI para coleta de dados para indicadores

A3: Realizar coleta frequente de dados

A1: Criar base de banco de dados unificado entre os setores

A2: Determinar responsáveis de cada secretaria para atualização da base de dados

A3: Criar plataforma pública digital para divulgar informações

A1: Mapear repasses e programas de financiamentos

A2: Identificar possibilidades de parcerias público-privadas

A3: Gerenciar aprovação das contrapartidas ligadas à mobilidade

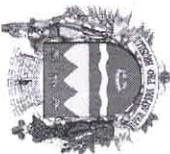
A1: Enquadrar ações de curto prazo ao orçamento municipal vigente

A2: Criar futuros PPAs e LOAs alinhados à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)

A3: Criar fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU)

● Planejamento ● Implantação ● Gestão ● Monitoramento





# Prefeitura Municipal de Taubaté

## Estado de São Paulo

E6

APERFEIÇOAMENTO DA GESTÃO INTEGRADA DA MOBILIDADE

GAL.06  
Gestão integrada de mobilidade urbana

**Objetivo:** Fortalecer a equipe técnica municipal responsável por gerir, planejar e regular os sistemas de mobilidade, por meio da capacitação do corpo técnico para atuação na implementação das ações e políticas previstas.

**Níveis**

De custo

TEMPO

ECONOMIA

TÉCNICA

De benefícios

AMBIENTAL

SOCIAL

GAL.07  
Orientação e acompanhamento do RIT para PGTs

**Objetivo:** Orientar o município sobre como preencher o RIT e em qual nível seu empreendimento se enquadra. Após implantação, monitorar o PGT em operação para se certificar que o RIT está de acordo com o preenchido.

De custo

TEMPO

ECONOMIA

TÉCNICA

De benefícios

AMBIENTAL

SOCIAL

Ações

CURTO PRAZO

MÉDIO PRAZO

LONGO PRAZO

A1: Apresentar o PMMU para as secretarias, definindo planos de ação

A2: Atribuir acompanhamento e fiscalização das ações do PMMU ao CDMU

A3: Fazer acompanhamento conjunto das metas e dos indicadores

A4: Identificar demandas e contratar novos técnicos

A1: Elaborar tabela com soluções mitigadoras para cada nível de PGT

A2: Publicar decreto sobre critérios de elaboração do RIT

A3: Orientar municípios e monitorar implantação dos empreendimentos

Planejamento

Implantação

Custo

Monitoramento



*Prefeitura Municipal de Taubaté*  
*Estado de São Paulo*

LEI Nº 5.668 /2021

Autoria: Prefeito Municipal

**ANEXO II**

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO VIÁRIA  
E SÓCIO AMBIENTAL**

